DREI KERNFORDERUNGEN
ZUR BUNDESTAGSWAHL 2021

Der Schiene jetzt Priorität geben.

DIE BAHNVERBÄNDE:

Allianz pro Schiene

bundes | arbeits | gemeinschaft BAGSPNV schienen | personen | nah | verkehr

MOFAIR Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr

NEE Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

DIE BAHNINDUSTRIE. VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

VDV Die Verkehrsunternehmen

VCD Mobilität für Menschen.

VPI VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER IN DEUTSCHLAND E. V.

HERAUSGEBER

Dirk Flege, Geschäftsführer Allianz pro Schiene
Frank Zerban, Hauptgeschäftsführer BAG-SPNV
Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer Mofair
Peter Westenberger, Geschäftsführer NEE
Kerstin Haarmann, Bundesvorsitzende VCD
Dr. Ben Möbius, Hauptgeschäftsführer VDB
Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer VDV
Malte Lawrenz, Vorsitzender VPI

V.I.S.D.P.:
Dirk Flege, Geschäftsführer Allianz pro Schiene

GESTALTUNG

annikahuebner.de

STAND

Dezember 2020

BILDNACHWEISE

Titel: © __saski_a / Instagram
S. 4: © Adam Bennie
S. 7: © henk-fotografie.de
S. 9: © Deutsche Bahn AG
S. 11: © Benedikt Altschuh / actionpixel.de

DREI KERNFORDERUNGEN DER BAHNVERBÄNDE ZUR BUNDESTAGSWAHL 2021

1.
Infrastruktur ausbauen 6-7

2.
Bahnsystem digitalisieren 8-9

3.
Verkehrswende forcieren 10-11

Mobilität und Klimaschutz: Deutschland braucht eine entschlossene Politik für mehr Schienenverkehr.

So lautete die Überschrift der drei „politischen Kernforderungen der Eisenbahnverbände“ an die Bundesregierung im Vorfeld der Bundestagswahl 2017. Jetzt, vor der Bundestagswahl 2021, ist dieses Motto aktueller denn je. Dabei hat sich in den vergangenen vier Jahren viel getan: Ein „Masterplan Schienengüterverkehr“, ein „Masterplan Schienenverkehr“ und ein „Zielfahrplan Deutschlandtakt 2030“ – alles Ergebnisse eines intensiven Dialogs von Bundesregierung und Bahnsektor. Von überragender Bedeutung ist zudem das Klimaschutzprogramm 2030, dessen Zielvorgaben nur mit einer konsequenten Stärkung des Schienenverkehrs erreichbar sind.

Die Bundespolitik hat sich konkrete Ziele gesetzt: Bis zum Jahr 2030 soll der Marktanteil der Güterbahnen auf mindestens 25 Prozent anwachsen und sich die Zahl der Bahnreisenden verdoppeln.

Im Schienenverkehr setzt ein dynamischer intramodaler Wettbewerb von Betreibern und ein fairer internationaler Wettbewerb der Hersteller Kräfte für Innovationen und Wertschöpfung frei. Programmatisch sind für den Schienenverkehr bereits wesentliche Lösungen definiert.

Da Ziele und Programmatik Konsens sind, kommt es nun auf eine entschlossene Umsetzung an. Was die nächste Bundesregierung zuerst angehen sollte, um den Schienenverkehr zum Wohle der Gesellschaft, der Umwelt und der Wirtschaft voranzubringen, ist in drei politischen Kernforderungen formuliert: Infrastruktur ausbauen, Bahnsystem digitalisieren, Verkehrswende forcieren.

FÜR EINEN DEUTSCHLANDTAKT MIT MEHR FAHRGÄSTEN UND GÜTERN AUF DER SCHIENE:

1. Infrastruktur ausbauen

Der Schlüssel, um die Zahl der Fahrgäste im Nah- und Fernverkehr zu verdoppeln, liegt in einem verbesserten Verkehrsangebot und konsequenten Ausbau von Schienenstrecken und Bahnhöfen. Auch für die Marktanteilssteigerung des Schienengüterverkehrs braucht es einen Ausbau der Schieneninfrastruktur. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (kurz: LuFV) zwischen Bund und Deutscher Bahn hilft für den Erhalt der vorhandenen Infrastruktur, nicht aber für den Bau neuer Strecken, Bahnhöfe und Verladestellen oder die Erweiterung wichtiger Knoten. Für einen Deutschlandtakt und eine leistungsfähigere Schieneninfrastruktur mit mehr Fahrgästen und Gütern auf der Schiene sind vier Punkte prioritär:

1. Der Bund muss für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes („Bedarfsplanmaßnahmen“) spätestens ab Mitte der Legislaturperiode **mindestens drei Milliarden Euro** pro Jahr bereitstellen.

2. Ausbau und Modernisierung der Schieneninfrastruktur müssen finanziell vergleichbar langfristig abgesichert sein wie der Erhalt des Schienennetzes durch die LuFV. Wir brauchen deshalb einen längerfristig verbindlichen, vom Gesetzgeber beschlossenen **Bahninfrastrukturfonds** nach Schweizer Vorbild.

3. Ausgehend vom Zielfahrplan 2030 des Deutschlandtaktes müssen Bund und Branche Zwischenschritte mit konkreten Inbetriebnahmen und Angebotsverbesserungen definieren (**„Etappierungskonzept“**). Den für diese Etappen nötigen Infrastrukturausbau muss der Bund finanziell hinterlegen und absichern und dabei seiner grundgesetzlichen Verantwortung für die gesamte Schieneninfrastruktur des Bundes gerecht werden. Zugleich müssen auch nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturen stärker gefördert werden, um auch die für das Gesamtsystem Eisenbahn wichtige „letzte Meile“ auf die nötige Leistungsfähigkeit zu bringen.

4. DB Netz und die nichtbundeseigenen Infrastrukturbetreiber müssen die vorhandene Infrastruktur schneller als bisher leistungsfähiger machen. Dafür muss der Bund die finanziellen Voraussetzungen schaffen. Bis zum Ende des Jahrzehnts sollten **mindestens 75 Prozent** des Schienennetzes und alle Grenzübergänge zu den Nachbarstaaten **mit elektrischen Oberleitungen** ausgestattet sein sowie viele kleinere und mittlere Infrastrukturmaßnahmen realisiert werden, die bisher nicht Teil des Bedarfsplans sind. Zugleich sollten die Reaktivierung von Schienenstrecken und der Ausbau und die Modernisierung von Gleisanschlüssen vorangetrieben werden. Hier müssen Förderprogramme neu aufgelegt oder massiv aufgestockt werden.

FÜR LEISTUNGSFÄHIGKEIT
UND ZUVERLÄSSIGKEIT:

2. Bahnsystem digitalisieren

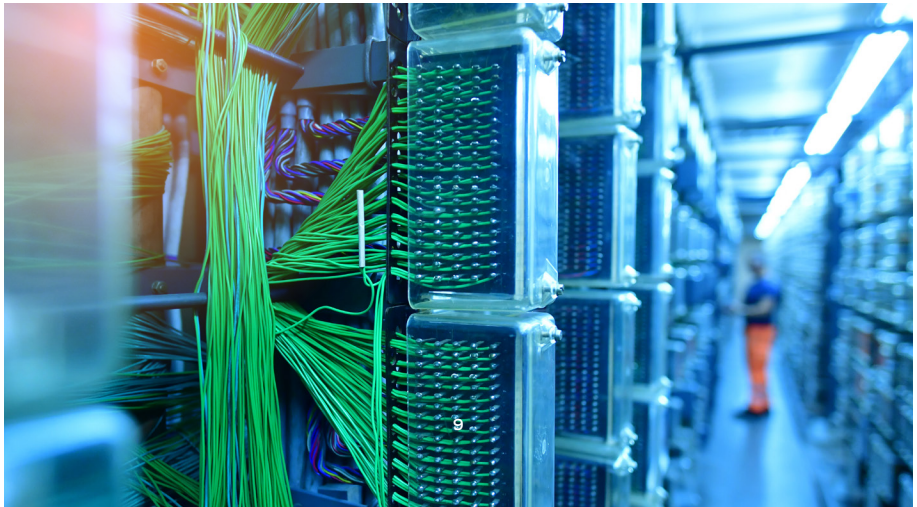
Sowohl der Bahnbetrieb als auch die Infrastruktur werden durch Digitalisierung leistungsfähiger und zuverlässiger. Vier Punkte bilden die Voraussetzung für eine beschleunigte Digitalisierungsoffensive:

1. In einem finanziellen und organisatorischen Kraftakt muss das gesamte Bundesschienennetz bis zum Jahr 2035 digitalisiert werden. Nötig sind dafür digitale Stellwerke sowie die Ausstattung von Fahrzeugen und Strecken mit der europäischen **Leit- und Sicherungstechnik ETCS**. Da ohne die ETCS-Fahrzeugausrüstung („On-Board-Units“) die Kapazitätssteigerung des Schienennetzes nicht funktioniert, muss der Bund die „On-Board-Units“ als Teil der Infrastruktur finanzieren.

2. Die entscheidende Schlüsseltechnologie für mehr Effizienz im Schienengüterverkehr heißt **Digitale Automatische Kupplung** (DAK). Sie verbindet die überfällige Automatisierung des Wagenkuppelns mit der Welt der Schiene 4.0. Bis 2030 sollen Güterwagen und Loks europaweit mit einheitlichem Standard automatisch kuppeln, 2023 soll der Migrationsprozess starten. Für die Umrüstung der europaweit 450.000 Güterwagen rollen Kosten in Höhe von mehr als acht Milliarden Euro auf den Sektor zu – verteilt auf die siebenjährige Umrüstungsphase. Diese Herkulesaufgabe können die Unternehmen finanziell nicht schultern. Der Bund muss deshalb jetzt für umfangreiche Umrüstförderung auf nationaler und europäischer Ebene sorgen.

3. Um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu erleichtern, müssen durchgehende **Tickets von Tür zu Tür** endlich die Regel werden. Dazu gehören auch die intermodale, diskriminierungsfreie und betreiberübergreifende Information über Fahrpläne in Echtzeit und moderne Features wie Auslastungsdaten. Der Bund sollte die in der Branche begonnenen Aktivitäten unterstützen und ein Programm für die Digitalisierung der öffentlichen Mobilität vor Ort auflegen.

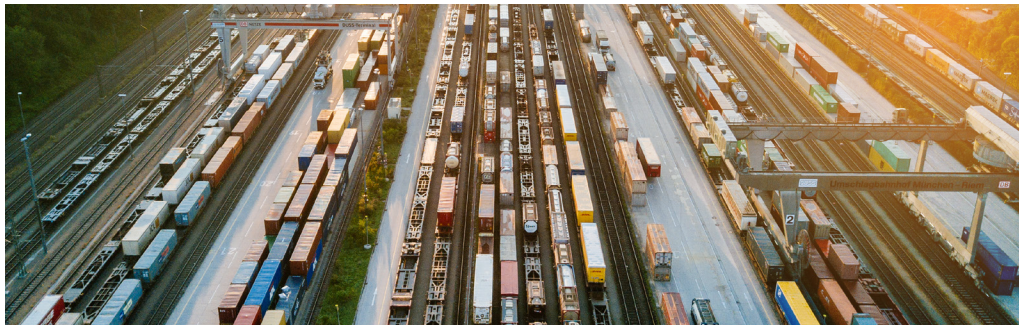
4. Neben der Aufstockung des „Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr“ auf die ursprünglich vorgesehenen 100 Mio. Euro pro Jahr muss ein **Innovationsbonus** Investitionen in digitale, emissionsfreie Technologien fördern. Der Bund muss Innovationen im Markt durch finanzielle Incentivierung unterstützen (Marktaktivierung), damit öffentliche Vergaben diese auch adäquat gewichten können. Denn neue Lösungen wie automatisches Fahren (ATO), vorausschauende Wartung und alternative Antriebe sorgen für einen leistungsfähigeren, attraktiveren und über den Lebenszyklus optimierten Schienenverkehr bei null Emissionen. Darüber hinaus muss ein Forschungs- und Entwicklungsprogramm mit 150 Mio. Euro jährlich den Innovationsschub antreiben.



FÜR KLIMASCHUTZ
UND LEBENSQUALITÄT:

3.
Verkehrswende forcieren

Ein substanziell höherer Marktanteil der Bahnen leistet einen entscheidenden Beitrag zum Klimaschutz im Verkehrssektor und bietet einen Zuwachs an Lebensqualität – dank weniger Staus, weniger Abgasen, weniger Flächenverbrauch und einer geringeren Zahl an Verkehrsopfern. Hieran muss sich das politische Handeln in Form einer verkehrsträgerübergreifenden Politik orientieren. Drei Dinge sind für eine Verkehrswende dringend erforderlich:



1. Der 2011 bei den Lkw-Mauteinnahmen eingeführte Finanzierungskreislauf „Straße finanziert Straße“ muss durch **„Verkehr finanziert Verkehr“** ersetzt werden. Die Mauteinnahmen, der Abbau umweltschädlicher Subventionen und CO_2-Abgaben erweitern den finanziellen Handlungsspielraum für die Forcierung der Verkehrswende.

2. Beim Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur muss die Schiene Priorität im Bundeshaushalt bekommen und **mindestens zwei Drittel** des hierfür zur Verfügung stehenden Etats erhalten.

3. Für die Verkehrswende bedarf es darüber hinaus einer **ganzheitlichen Politik** mit einer **Vielzahl von Einzelmaßnahmen:** die Befreiung der Bahnen von der Stromsteuer, die Senkung der EEG-Umlage für elektrisch betriebene Züge, die Schaffung von Rahmenbedingungen für zukunftsfähige Einzelwagenverkehre, die dauerhafte Reduktion der Infrastrukturnutzungsentgelte im Personen- und Güterverkehr. Zudem sind Gebühren im Eisenbahnsektor, die keine Entsprechung bei anderen Verkehrsträgern haben, abzuschaffen.

Kurz: Mehr Klimaschutz, mehr Lebensqualität und eine starke Wirtschaft lassen sich am besten erreichen, wenn die Bundesregierung dem Verkehrsträger Schiene Priorität gibt. Der entsprechende Beschluss des Deutschen Bundestages aus dem Jahr 2019 heißt: „Der Schiene höchste Priorität einräumen“. Jetzt kommt es auf eine rasche Umsetzung an.

DREI KERNFORDERUNGEN ZUR BUNDESTAGSWAHL 2021